

# 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた 最終とりまとめ(案)

---

平成31年3月11日

北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会

## ○サイクルツーリズム推進の背景

北海道総合開発計画（平成28年3月閣議決定）

北海道において、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源を活かしながら「世界水準の観光地」を目指しており、サイクルツーリズム等の振興等により、広域的な観光周遊ルートの形成を促進するとともに、施策の推進にあたっては、産学官民連携による「プラットフォーム」を形成することとされている。

自転車活用推進法（平成29年5月施行）

基本方針の中に「観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援」と記載されている。

個性的な景観や食など、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムを推進するため、下記等の検討が必要

受入環境を充実させるための方策

情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策

自転車走行環境を改善するための方策

持続的に取組を進めるための体制や役割分担等の実施要綱

平成29年2月

「**北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会**」を設立

（事務局：北海道開発局・北海道）

## ○これまでの議論と進め方

第1回  
(H29.2.24)

- サイクルツーリズムを取り巻く環境や、委員会の検討範囲と論点、その他方向性を議論
- 検討を実施するために、モデルルートを設定して試行を行うことと整理

第2回  
(H29.5.16)

- モデルルート設定の考え方の整理、具体的な試行の内容及び各種調査の方法について議論

第3回  
(H29.6.28)

- H29年度に試行を実施するモデルルートの整理

## モデルルートにおける試行の実施(H29年度)

第4回  
(H30.3.19)

- H29年度の試行を踏まえた中間とりまとめと今後の方向性について議論

## 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ

## モデルルートにおける試行の実施(H30年度)

第5回  
(H30.12.21)

- H30年度の試行結果のまとめと今後の方向性について議論

第6回  
(H31.3.11)

- 2年間の試行を踏まえた最終とりまとめについて議論

## 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた最終とりまとめ

# 試行に関する基本方針

## ○モデルルートを設定し、「世界水準のサイクリング環境」構築のための施策や取組を試行の上、検討

### 「世界水準のサイクリング環境」

「**世界標準**:世界のサイクリストがみんな楽しめる(バリアフリー)」と、「**世界最高水準**:世界的に見ても魅力的なサイクリングを楽しめる(北海道のポテンシャル活用)」に分けて考える。

### 世界標準

#### すべてのモデルルートが満たすべきもの

- 世界のサイクリストが安全かつ安心してサイクリングできる走行・受入環境が整っている  
 ルートの案内看板が設置されている、安全に走行できるための空間が確保されている(河川空間、自転車道、路面表示の活用)、休憩施設(トイレ)が一定間隔で存在し、サイクルラックや工具類が設置されている、ルートの情報が提供されている(ITの活用)等

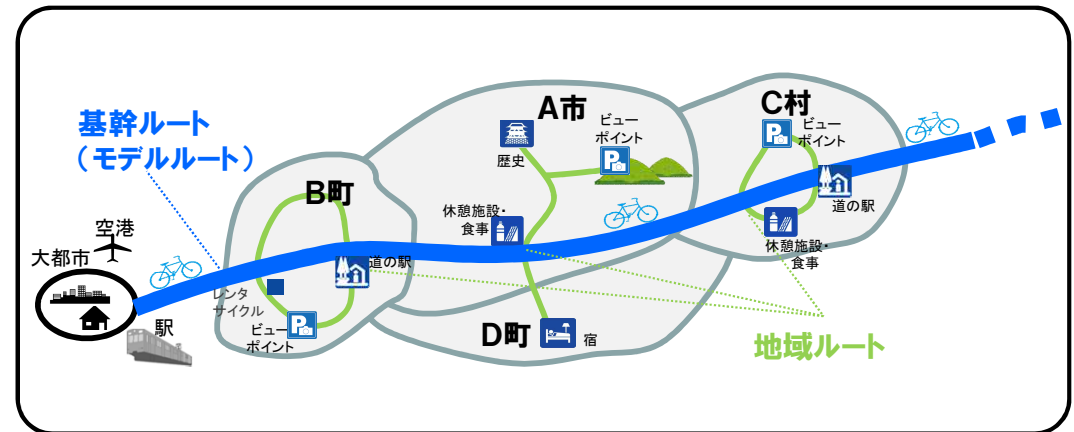
### 世界最高水準(北海道のポテンシャル活用)

#### 各モデルルート(地域)の特性を活かして磨いていくべきもの

- 豊かな自然環境や雄大な景観、食、冷涼な気候という、我が国を先導する北海道の優位性を活かした体験が可能  
 ”最北の地”を体験、ファームレストラン、他のアクティビティ(カヌー等)との複合 等
- サイクリストが満足する”サイクリストウェルカム”な地域が形成されている(ホスピタリティ)  
 ウェルカム施設の目印(フラッグ)、農山漁村(生産空間)でも持続可能な休憩・宿泊環境(農泊や民泊等) 等
- ここ(北海道・各ルート)でしか味わえないことを世界にアピール  
 海外からの招聘ツアー、サイクルイベント(見本市)でのPR 等

## ○モデルルートは、各ルートの骨格となる「基幹ルート」を設定

	基幹ルート	地域ルート
特徴	市町村をまたぐような骨格となるサイクルルート	(基幹ルート周辺の)地域の短距離のサイクルルート
コンセプト	空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる(案内や休憩等施設が整っている)	基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資産を楽しめる



モデルルートは下記を満たすように設定  
 (道内全自治体へのヒアリング結果を踏まえて設定)

- ① モデルルート試行への協力を得られる地域の活動主体が存在  
 (受入環境の充実や情報発信のためのデータ収集、アンケートの実施等)
- ② 市町村をまたぐような、骨格となるルート(基幹ルート)であること

# 平成29・30年度に試行を実施したモデルルート

## 石狩川流域圏ルート

石狩川流域圏会議(サイクリングコースマップ検討WG)

石狩川流域の魅力で豊富な地域資源を活かし、自転車で流域全体の活性化を図ることを目的としたサイクリングルート(総延長:約430km)

## 富良野・占冠ルート

富良野・美瑛圏広域観光推進協議会(サイクル部会)

富良野市を起点とし、3市町村にまたがる都会では味わえない!?「田園休暇」を体感できるサイクリングルート(総延長:約180km)

## きた北海道ルート

宗谷シーニックバイウエイ・天塩川シーニックバイウエイ

ストレスフリーで日本のでっぺんまで駆け抜ける!  
和寒町を起点とし道北地域を縦断、稚内までを結んだサイクリングルート(総延長:約350km)

## 阿寒・摩周・釧路湿原ルート

くしろサイクルツーリズム推進協議会

変化に富んだロケーション、野生動物たちとの出会い、釧路空港を起終点とし東北海道をまわるサイクリングルート(総延長:約310km)

## トカプチ400

十勝サイクルツーリズム研究会

山、平野、海へ。帯広駅を起終点とし、北十勝と南十勝を「8の字」で結んだ雄大な十勝を感じるサイクリングルート(総延長:約400km)

【凡例】

- モデルルート
- 高規格幹線道路
- 国道





# 平成29・30年度に試行を実施したモデルルート(体制・取組)

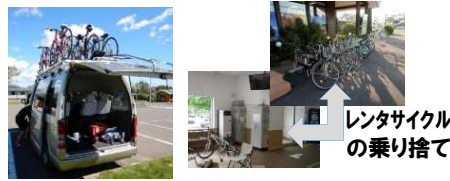
ルート名	きた北海道ルート	石狩川流域圏ルート	阿寒・摩周・釧路湿原ルート	トカプチ400	富良野・占冠ルート
延長	約350km	約430km	約310km	約400km	約180km
活動団体	・宗谷シーニックバイウェイ、天塩川シーニックバイウェイ(※両団体連携)	・石狩川流域圏会議(サイクルコースマップ検討ワーキンググループ)	・くしろサイクルツーリズム推進協議会	・十勝サイクルツーリズム研究会	・富良野・美瑛圏広域観光推進協議会(サイクル部会)
構成員	観光協会、商工会、NPO団体等(50団体)	石狩川流域圏の市町村(46市町村)	市町村、商工会、観光協会、釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ、サイクリング協会等(26団体)	市町村、総合振興局、商工会、観光協会、NPO団体、旅館関係、サイクリング協会、企業等(52団体)	市町村、総合振興局、観光協会、JR北海道、航空会社、農協等(28団体)
主な取組 ※イベント・モニターツアー・マップ作成は各ルートとも実施	豊かな自然、道と川とJRが並行、広域自転車道(利尻島)等の地域特性を最大活用し、取組を実施	石狩川の河川敷を最大活用しつつ、河川周辺施設(流域)との連携により、取組を実施	釧路空港を拠点として、広域にわたる阿寒、摩周、釧路湿原を安心してサイクリングできるよう、取組実施	帯広駅や帯広空港を拠点として、広大な十勝地域を安心してサイクリングできるよう、取組実施	富良野～美瑛で従来実施してきた取組を、富良野～占冠に拡大して、実施
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元木材を利用したサイクルラックを道の駅や稚内空港、JR駅周辺、主要施設に設置</li> <li>・JR有人駅に工具設置</li> <li>・広域のサイクリングイベント「TEPPEN-RIDE」</li> <li>・JRでの自転車輸送や、手荷物の当日配送(運送業者と連携)を実施</li> <li>・路線バスへの自転車持込を可能に(宗谷バス(利尻島))</li> <li>・タクシー会社による自転車輸送サービス(平和ハイヤー)</li> <li>・JR駅周辺等におけるレンタサイクルの取組実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川周辺の道の駅や主要施設にサイクルラックや工具等を設置</li> <li>・道路だけでなく、河川敷においても、統一されたデザインで案内</li> <li>・石狩川流域圏の市町村長が一同に参加するルート試走会を実施</li> <li>・宿泊施設によるレンタサイクルの取組や、工具の提供、客室内ラック(ピパの湯ゆ～りん館新館ANNEX)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリングの拠点となる釧路空港や道の駅、主要施設にサイクルラックや工具等を設置</li> <li>・宿泊施設による緊急時のサポート、工具や洗車施設の提供、客室内ラック(ホテルTAITO)</li> <li>・タクシー会社による自転車輸送サービス(阿寒観光ハイヤー)</li> <li>・広域での乗り捨てレンタサイクルの取組実施(釧路～阿寒)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリングの拠点となる帯広空港や帯広駅(おびくる)、道の駅、主要施設にサイクルラックや工具等を設置</li> <li>・一部の道の駅でのタイヤチューブの販売</li> <li>・タクシー会社による自転車輸送サービス・緊急時サポート(十勝中央観光タクシー(株)他)</li> <li>・広域での乗り捨てレンタサイクルの取組実施(帯広駅(おびくる)～十勝川温泉・帯広空港)</li> <li>・帯広空港～帯広間の手荷物の当日輸送サービス(十勝バス)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅や主要施設にサイクルラックや工具等を設置</li> <li>・富良野～美瑛で実施してきた独自の案内用路面表示を富良野～占冠でも設置(1kmごと・通し番号付)</li> <li>・サイクリングマップの作成(路面表示と連動した番号記載)</li> </ul>

## 受入環境の充実

### ● 休憩施設の充実



### ● 移動のサポート



レンタサイクルの乗り捨て

### ● イベント・モニターツアーの実施



### ● ルートの案内や周知



- 休憩施設の充実、移動のサポート、イベント・モニターツアーの実施、ルート案内や周知など、地域と連携し幅広く試行
- サイクリストのニーズや満足度を検証

## 情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策

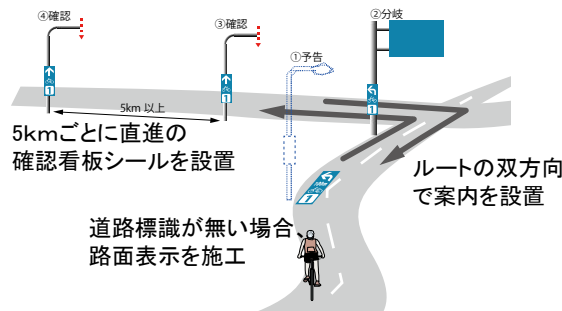
### ● コミュニケーションサイトの開設



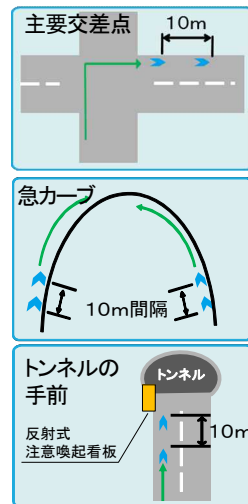
- ルート、休憩施設等の情報を提供し、サイクリストから評価・意見を投稿可能なコミュニケーションサイトを開設
- サイトPRを実施するとともに、ニーズ等を検証

## 自転車走行環境の改善

### ● 統一的なルート案内



### ● 路面表示による安全対策



- サイクリストが迷わずかつ安全に走行できるよう、ルート案内看板、案内用の路面表示、矢羽根型路面表示を設置
- 視認性やわかりやすさを検証

## 持続的取組を進めるための体制・役割分担

### ● ルート体制の構築

- 自治体、関係機関との連携
- 民間事業者との連携



### ● ブランド力の向上

- 統一したロゴマークの策定



### ● 全道連携

- モデルルート間（活動団体相互）の連携



### ● 持続性の確保

- 利用実態調査の実施



# 【受入環境の充実】 試行内容

## 1. 休憩施設の充実

- サイクリストが途中で食事や休憩を行いやすくすることを目的に、民間施設や関係機関等と連携し、サイクルラック、修理工具、空気入れ、ボトル給水等を備えた休憩施設を増加させる取組実施。
- また、宿泊施設を利用しやすくすることを目的に、自転車持ち込み可能な宿泊施設を増加させる取組実施。

▼サイクルラック	▼修理工具・空気入れ	▼各種団体との連携による休憩施設の充実	▼宿泊施設内への自転車持ち込み
			
道の駅 北欧の風とうべつ 【石狩川流域圏ルート】	道の駅ピアしほろ21 【土幌町】(トカプチ400)	JR駅における修理工具・空気入れの無料貸出 宗谷線稚内駅(稚内市) 【きた北海道ルート】	HOTEL TAITO(鶴居村) 【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】

## 2. 移動のサポート

- 周遊エリアの拡大やトラブル時(悪天候やけが等)の移動をサポートすることを目的とし、公共交通の事業者との連携により路線バスを活用した輸送サービスを実施。
- 移動時の負担軽減を目的とし、運送業者との連携により荷物輸送サービスを実施。
- サイクリングでのトラブル発生時の緊急サポート体制の充実を目的とし、道の駅でのタイヤチューブの販売を実施。また、タクシー会社と連携した自転車積込車両の運用を実施。
- 個人の自転車を現地に持ち込まないサイクリストのサポートを目的とし、全ルートでレンタサイクル事業を開始。一部では、広域レンタサイクルとして乗り捨てサービスを実施。

▼輸送サービス	▼荷物輸送サービス	▼自転車輸送サービス(緊急時対応)	▼広域レンタサイクル
			
路線バスを活用した輸送サービス(宗谷バス線、利尻島内) 【きた北海道ルート】	運送業者と連携した荷物輸送サービス 【きた北海道ルート】	タクシー会社との連携による自転車輸送サービス(阿寒観光ハイヤー) 【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】	十勝川温泉ガイドセンター(音更町) 帯広駅(おびくる)(帯広市) 交通拠点間(空港・駅・観光地)の移動サービス 【トカプチ400】

## 3. イベント・モニターツアーの実施

- サイクリスト目線でのルート環境整備の確認やサイクリストに広くルートの魅力を周知することを目的とし、全ルートにおいてサイクリングイベントを実施。
- 外国人サイクリストへ、北海道のサイクリングの魅力を周知することを目的とし、モニターツアーを実施。

▼サイクリングイベントの実施	▼海外からのモニターツアーの実施	▼各種連携によるモニターツアーの実施
		
石狩川流域圏ルート走行会 【石狩川流域圏ルート】	「イギリス人ツアー」ツアーサポート (にわサイクリングツアーズ)【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】	きた北海道エコ・モビリティR3モニターツアー 【きた北海道ルート】
チャレンジサイクリング 【富良野・占冠ルート】	かわまちづくり団体と連携したモニターツアー【トカプチ400】	

## 4. ルートの案内や周知

- ルートの詳細案内、周知等を目的とし、全ルートで休憩施設や景観スポット、注意箇所、自転車走行ルール等を掲載したサイクリングマップ(紙製)を作成・配布。
- 道の駅や空港等の拠点施設で、マップを掲示。
- ルートの周知を目的としたプロモーション動画(日本語・英語・中国語)を作成・配信。
- 本取り組みをPRするため、全道フォーラムを開催、全国のPRイベントに参加。

▼サイクリングマップの作成・配布	▼拠点施設でのマップ掲示	▼プロモーション動画
		
サイクリングマップ 【きた北海道ルート】	道の駅ピアしほろ21【トカプチ400】 釧路空港【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】	プロモーション動画【トカプチ400】
		▼PRイベントの開催・参加 北海道のサイクルツーリズム推進フォーラム

# 【受入環境の充実】 試行結果のまとめ

項目	試行内容と評価結果(アンケート等)	
<b>1. 休憩施設の充実</b>	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリストが途中で食事や休憩を行いやすくすることを目的に、民間施設や関係機関等と連携し、サイクルラック、修理工具、空気入れ、ボトル給水等を備えた休憩施設を増加させる取組を実施</li> <li>○また、宿泊施設を利用しやすくすることを目的に、自転車持ち込み可能な宿泊施設を増加させる取組を実施</li> <li>▼サイクルラック設置(+123箇所)／▼修理工具(+51箇所)、空気入れ(+93箇所)、ボトル給水(+41箇所)／▼JRとの連携による休憩施設の充実(宗谷線(+5箇所))／▼自転車の持ち込み可能な宿泊施設(+24箇所)</li> </ul> <hr/> <p><b>評価結果(アンケート調査)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○休憩施設に必要な機能として、「トイレ」、「給水・自動販売機」の回答が約8割、休憩スペース(ベンチなど)は5割の人が必要と回答</li> <li>○適切な設置間隔は、6割が10～20kmと回答</li> <li>○H29試行では「休憩施設が少ない/自動販売機が少ない」と回答した割合が多かったが、H30試行で民間施設や関係機関等と連携して休憩施設の箇所が増加したことで、その割合が低減(H29:6割 ⇒ H30:2割)</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○休憩施設は、民間施設や関係機関の施設(空港、駅、道の駅等)を活用することで、箇所の充実(一定の間隔での確保)を図ることが望ましい</li> <li>○休憩施設には、サイクルラックの他、トイレ、給水所(もしくは自動販売機)、休憩スペース(ベンチなど)が備えられていることが望ましい</li> </ul>
<b>2. 移動のサポート</b>	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○周遊エリアの拡大やトラブル時(悪天候やけが等)の移動をサポートすることを目的とし、公共交通の事業者との連携により路線バスを活用した輸送サービスや、タクシー会社と連携した自転車積込車両の運用を実施</li> <li>○移動時の負担軽減を目的とし、運送業者との連携により荷物輸送サービスを実施</li> <li>○サイクリングでのトラブル発生時の緊急サポート体制の充実を目的とし、道の駅でのタイヤチューブの販売を実施</li> <li>○個人の自転車を現地に持ち込まないサイクリストのサポートを目的とし、全ルートでレンタサイクル事業を開始、一部では、広域レンタサイクルとして乗り捨てサービスを実施</li> <li>▼輸送サービスの実施(1/5ルート)／▼緊急サポート体制の充実(1/5ルート)</li> <li>▼荷物輸送サービスの実施(1/5ルート)／▼自転車輸送サービス(緊急時も対応)(3/5ルート)</li> </ul> <hr/> <p><b>評価結果(意見収集)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「輸送サービス」利用者は増加傾向</li> <li>○「緊急サポート体制」では、道の駅でのチューブ販売、宿泊者の緊急サポート(自転車輸送)が好評</li> <li>○「レンタサイクル環境の充実」では、安くて利用しやすいという声がある一方、台数や子供用の自転車もあるとよいとの意見</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の民間企業や運輸会社等との連携により、輸送サービスや緊急サポート体制、荷物輸送サービス、レンタサイクル等、サイクリストの移動のサポート体制を構築することが望ましい</li> </ul>



# 【受入環境の充実】 試行結果のまとめ

項目	試行内容と評価結果(アンケート等)	
<b>3. イベント・モニターツアー</b>	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリスト目線でのルート環境整備の確認やサイクリストに広くルートの魅力を周知することを目的とし、全ルートにおいて、民間企業や自治体と連携しながら、サイクリングイベントを実施</li> <li>○外国人サイクリストへ、北海道のサイクリングの魅力を周知することを目的とし、モニターツアーを実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>▼サイクリングイベント(全ルート)／▼海外からのモニターツアー(2/5ルート)</li> </ul> </li> </ul> <hr/> <p><b>評価結果(意見収集)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリングイベントやモニターツアー参加者からは、良好な景色、地域の魅力を体感できることから、好評価</li> </ul>	
<b>4. ルート案内や周知</b>	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ルートの詳細案内、周知等を目的とし、全ルートで休憩施設や景観スポット、注意箇所、自転車走行ルール等を掲載したサイクリングマップ(紙製)を作成・配布</li> <li>○道の駅や空港等の拠点施設で、マップやルート案内を掲示</li> <li>○ルートの周知を目的としたプロモーション動画(日本語・英語・中国語)を作成・配信</li> <li>○本取り組みをPRするため、全道フォーラムを開催するとともに、全国のPRイベントに参加               <ul style="list-style-type: none"> <li>▼サイクリングマップの作製・配布(全ルート)／▼プロモーション動画の作成・配信(2/5ルート)／▼PRイベントの開催・参加(北海道のサイクルツーリズム推進フォーラム、全国自転車活用推進フォーラム(H30堺、H29松山)、サイクルモード2018(幕張))</li> </ul> </li> </ul> <hr/> <p><b>評価結果(意見収集)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ルートマップは現地で確認しやすくて良い、サイクリスト目線に合わせた情報(勾配等)や休憩施設の情報、QRコードを使ったサイトとのリンクが重要との意見</li> <li>○道の駅や空港等の拠点施設からルートまでのアクセス路の案内も重要との意見(検討委員)</li> <li>○動画は再生数が1,000回を超えており、PRになるとの意見(再生回数は、トカプチ400:3,388回(H31.2末)、阿寒・摩周・釧路湿原ルート:計1,892回((H31.2末))</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリストにルートの魅力を周知するため、民間企業や自治体と連携しながら、サイクリングイベントや海外からのモニターツアーを実施することが望ましい</li> </ul> <hr/> <p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリストが持ち運びしやすいサイクリングマップ(サイクリスト目線に合わせた情報(勾配等)や休憩施設の情報、QRコードを使ったサイトとのリンク等を記載)を作成し、道の駅や空港等と連携しながら配布することが望ましい</li> <li>○サイクリングマップ/ルート案内を、道の駅や空港等の拠点施設に掲示することが望ましい</li> <li>○サイクリストにルートの魅力を周知するために、プロモーション動画を用いて、各種フォーラムや全国的なイベント、配信サイトを通じたPRを行うことが望ましい</li> </ul>

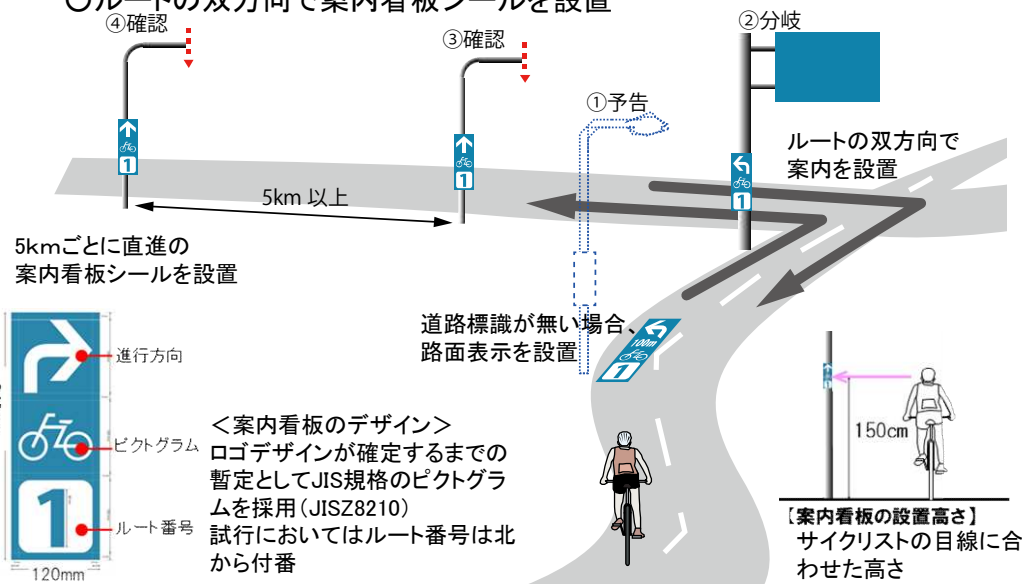
## 1. 統一的なルート案内

- ルート案内は、冬期の除雪によって路面表示が切削される恐れがあることから、道路付属物(道路標識、道路照明、固定式視線誘導等)の支柱に案内看板を貼付することを基本(支柱がない箇所のみ、案内用の路面表示を設置)
- ルート案内には、①進行方向、②自転車の案内であることを表すピクトグラム、③ルート番号を表示
- 河川管理用通路上では、目印となる施設等が少なく道に迷いやすいことや、支柱がほとんどない、除雪を行わない等、道路上とは特性が異なるため、路面表示により案内することとし、デザインや設置箇所も工夫(詳細P.12~14)

### モデルルート上での案内設置(サイクリストアンケートで評価)

モデルルート上で下記の設置を行い、一般サイクリストを対象としたアンケートで、設置箇所や間隔の妥当性を評価

- ルートが右左折で分岐する交差点で「予告」「分岐」「確認」の案内看板シールを設置
- 単路部(5km間隔)においては案内看板シールを設置
- ルートの双方向で案内看板シールを設置



■案内看板シールの設置状況  
(トカプチ400 浦幌町 国道38号)



■案内用路面表示の設置状況  
(トカプチ400 士幌町 国道241号)

### 大きさや高さの評価のための実験(被験者アンケートで評価)

実道路上で模擬的に看板等を設置し、被験者アンケートで下記を評価

- 案内看板シール及び案内用の路面表示の大きさ
- 案内看板シールの路面からの設置高さ
- 案内看板シールの色彩やデザイン



■実験の状況(H30.7.31~8.2 被験者延べ43名 場所:石狩市市道ほか)

### 河川管理用通路における実験(被験者アンケートで評価)

河川管理用通路上で模擬的に案内用の路面表示を設置し、被験者アンケートで下記を評価

- 案内用の路面表示の大きさ
- 案内用の路面表示の舗装端からの離れ
- 案内用の路面表示のデザイン



■実験の状況(H30.11.5 被験者8名 雨竜川築堤)

# 【自転車走行環境の改善】 試行結果のまとめ

項目		試行内容と評価結果(アンケート及び走行調査等)	
1. 統一 的な ルート案内	案内の方法	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ルートが右左折で分岐する交差点で「予告」「分岐」「確認」の案内看板シールを設置</li> <li>○単路部(5km間隔)においては案内看板シールを設置</li> <li>○ルートの双方向で案内看板シールを設置。</li> <li>○既設柱がない箇所は案内用の路面表示を設置</li> </ul> <p>▼案内看板 交差点部(1116枚)・単路部(389枚) / ▼案内用の路面表示(84枚)</p> <hr/> <p><b>評価結果(アンケート調査)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○設置箇所数 : 双方向や単路部への設置等案内箇所数が増加したことにより、設置箇所数が適切と評価した割合が、H29の2割からH30は6割へ改善</li> <li>○単路部における設置間隔 : 単路部において5km間隔で設置することについて、6割が適切と評価</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ルートが右左折で分岐する交差点で「予告」「分岐」「確認」の案内看板シールを双方向に設置することが望ましい</li> <li>○単路部にも、5km間隔で双方向に案内を設置することが望ましい</li> <li>○設置にあたっては、道路附属物等の支柱への「案内看板シール」を基本としつつ、適切な支柱が無い場合には「案内用の路面表示」によりルート案内を行うことが望ましい</li> </ul>
	案内の大きさ	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○走行調査により、大きさが異なる下記の案を比較</li> </ul> <p>[案内看板シール] 1)850mm×300mm(設計速度70km/h対応)、2)639mm×225mm(60km/h対応)、3)425mm×150mm(2と4の中間)、4)340mm×120mm(30km/h対応)、5)4を細い支柱に巻付</p> <p>[案内用の路面表示] 1)1,755mm×300mm、2)1,463mm×250mm、3)1,170mm×200mm(先行事例(しまなみ))、4)878mm×150mm、5)585mm×100mm</p> <hr/> <p><b>評価結果(走行調査)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○案内看板シールの大きさ : 支柱が自転車走行位置と離隔がない場合は、425mm×150mmで過半数が適切と評価 / 支柱が自転車走行位置と離隔がある(5m)場合は、639mm×225mmで過半数が適切と評価</li> <li>○案内用の路面表示の大きさ : 1,463mm×250mmが、7割以上が適切と評価</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○案内看板シールの大きさは、下記が望ましい</li> <li>・支柱が自転車走行位置と離隔がない場合には、425mm×150mm</li> <li>・支柱が自転車走行位置と離隔がある(5m程度以上)場合には、639mm×225mm</li> <li>○案内用の路面表示の大きさは1,463mm×250mmが望ましい</li> </ul>



# 【自転車走行環境の改善】 試行結果のまとめ

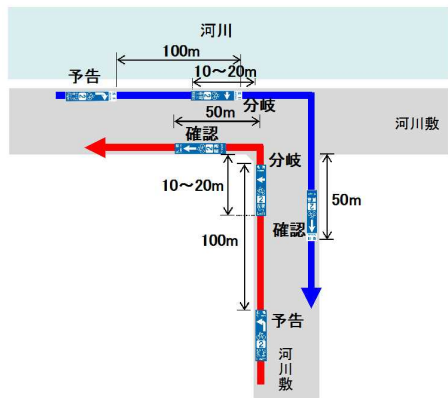
項目		試行内容と評価結果(アンケート及び走行調査等)	
1. 統一的なルート案内	案内の設置位置	<p><b>試行内容</b></p> <p>○走行調査により、下記の案を比較                      [案内看板シールの設置高さ]: サイクリストの目線に合わせた150cmをベースに、前後の高さを比較                      1) 210cm、2) 180cm、3) 150cm、4) 120cm                      [設置位置(交差点からの距離)]                      1) 300m、2) 200m、3) 100m、4) 50m、5) 20m</p> <p>○グループヒアリングにより、下記の案を比較                      [色] 青～茶色系の4案 [デザイン] 「予告」について交差点までの距離の記載有無</p>	
		<p><b>評価結果(走行調査)</b></p> <p>○案内看板シールの設置高さ :                      路面から150cmについて、9割が適切と評価</p> <p>○設置位置                      「予告」 交差点の100m手前について、6割以上が適切と評価                      「分岐」 案内看板: 交差点直近手前(左折)・奥(右折)としていたが、右折については手前に変更しても9割が問題ないと評価 / 路面表示: 交差点の20m手前について過半数が適切と評価                      「確認」 交差点の50m先について、6割以上が適切と評価</p> <p>○色彩 :                      色彩は、現試行色(青色10B5/10)を評価</p> <p>○表示内容 :                      「予告」には交差点までの距離も記載することが望ましいとの意見を得た</p>	<p><b>まとめ</b></p> <p>○案内看板シールの設置高さ 路面から150cmが望ましい</p> <p>○交差点部における設置位置                      ・「予告」の設置位置は、交差点手前5m～300mを基本とし、100m手前に設置するのが望ましい                      ・「分岐」の設置位置は、左折時には交差点手前の支柱に、右折時には、交差点の手前又は奥側いずれかの支柱に設置                      (路面表示に関しては、交差点から20m手前に設置)                      ・「確認」の設置位置は、交差点から5m～300m先を基本とし、50m先に設置するのが望ましい</p> <p>○表示内容等                      ・色彩は、青色(10B5/10)                      ・「予告」には交差点までの距離も記載することが望ましい</p>

# 【自転車走行環境の改善】河川管理用通路における案内方法

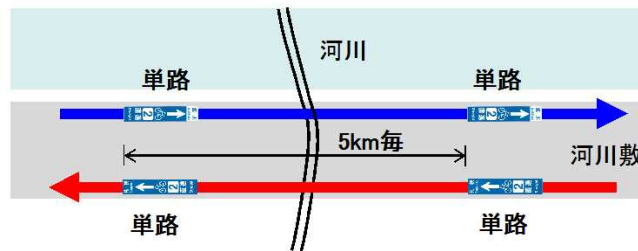
## 1. 統一的なルート案内(河川管理用通路内の走行における案内)

- 河川管理用通路上では、目印となる施設等が少なく道に迷いやすいことや、支柱がほとんどない、除雪を行わない等、道路上と特性が異なるため、路面表示により案内することとし、デザインや設置箇所も工夫
  - 河川管理用通路内の走行においては、以下の6パターンにより案内を行うことを基本的な考え方とする
- ①ルートが右左折で分岐する交差点で「予告」「分岐」「確認」の案内用の路面表示を設置
  - ②単路部(5km以上)のしばらく分岐がない区間においては、5km毎に直線を示す路面表示を設置
  - ③単路部で、5km未満に他の分岐がある場合は、誤って分岐しないように直線を示す路面表示を設置
  - ④一般道路を横断する場合は、誤って分岐しないように交差点の前後に直進表示を設置
  - ⑤分岐が近接して、分岐以外の表示をすると利用者が混乱するような場合には、「予告」「確認」を省略することができる
  - ⑥2ルート以上に分岐する場合は、それぞれの表示を並列に設置

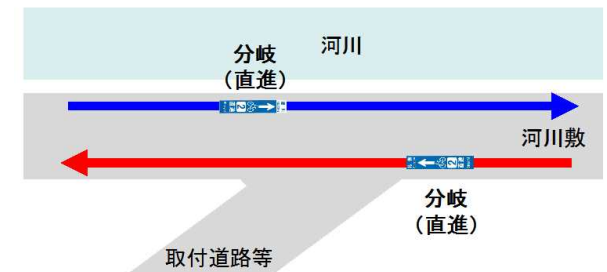
▼パターン① 分岐で曲がる(予告・分岐・確認)



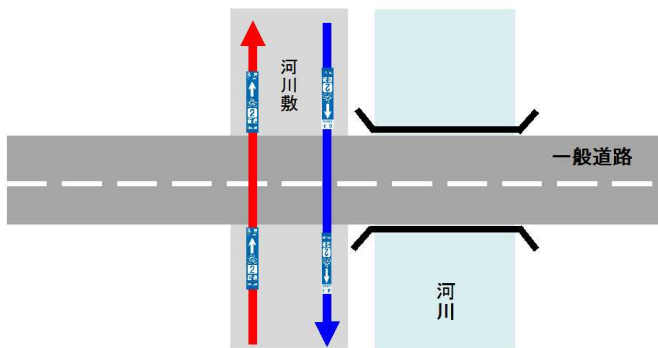
▼パターン② 単路部の設置間隔(5km以上)



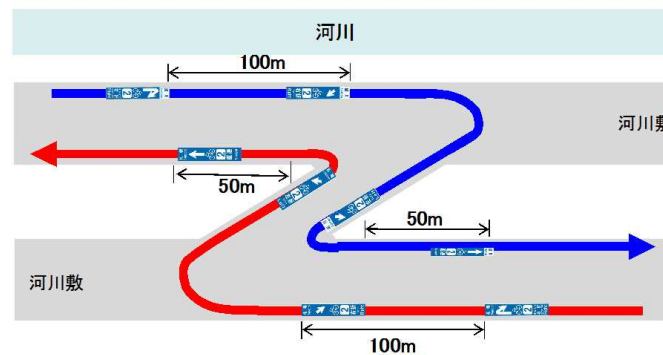
▼パターン③ 取付道路等がある単路部を直進する(交差点に直進の案内)



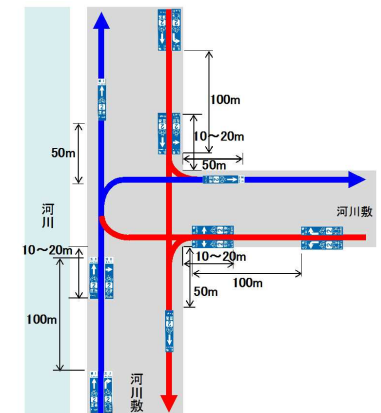
▼パターン④ 一般道路を横断



▼パターン⑤ 坂路等で分岐が接近



▼パターン⑥ ルートが分岐する



## 1. 統一的なルート案内(河川管理用通路から一般道路への走行における案内)

○河川管理用通路から一般道路への走行においては、以下の2パターンにより案内を行うことを基本的な考え方とする

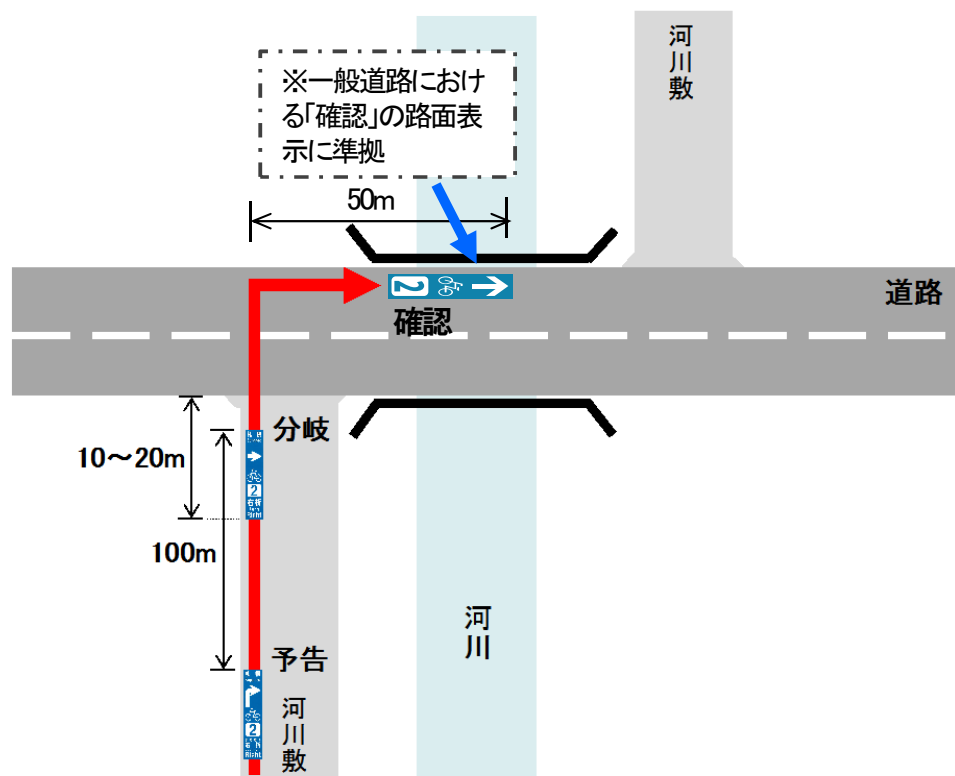
①河川管理用通路から一般道路へ曲がる「予告」「分岐」

「分岐」を表す路面表示は、交差点の直近の河川敷に設置する。「予告」を表す路面表示は、分岐から100m手前に設置

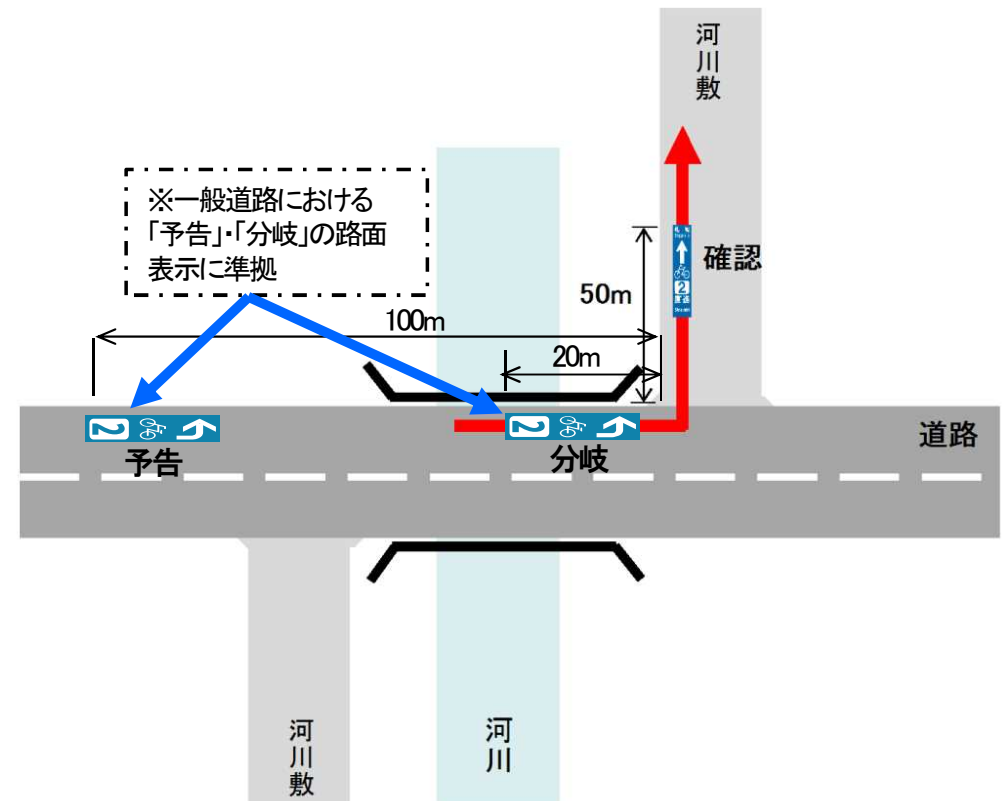
②一般道路から河川管理用通路へ曲がる「確認」

「確認」を表す路面表示には、交差点の直近から、50mの河川敷に設置

▼パターン① 【河川管理用通路→道路】へ曲がる(予告・分岐)



▼パターン② 【道路→河川管理用通路】へ曲がる(確認)





# 【自転車走行環境の改善】 試行結果のまとめ

## 項目

## 試行内容と評価結果(走行調査等)

河川管理用通路における案内

### 試行内容

○河川管理用通路上は、目印となる施設等が少なく道に迷いやすいことや、支柱がほとんどない、基本的に除雪を行わない、外側線が設置されていない等、道路上と特性が異なるため、路面表示により案内することとし、走行調査により、下記項目の確認

#### [案内用の路面表示の大きさ]

大きさが異なる案内用の路面表示を設置し比較

- 1) 1,200mm × 200mm、2) 1,400mm × 250mm

#### [案内用の路面表示の舗装端からの離れ]

舗装幅毎(3.5m、5.0m)に、舗装端からの離れが異なる案内用の路面表示を設置し比較

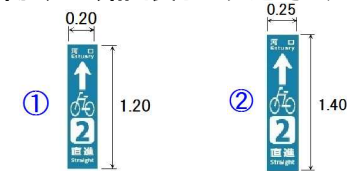
- 1) 舗装端からシール中心までの距離 0.80m  
2) 舗装端からシール中心までの距離 1.25m

#### [案内用の路面表示のデザイン]

案内用の路面表示に異なるルート方向案内デザインを設置し比較

- 1) 進行方向がわかるように文字を追加  
2) 進路(直進、右折)がわかるように文字を追加  
3) 逆方向がわかるように色を反転させたデザイン

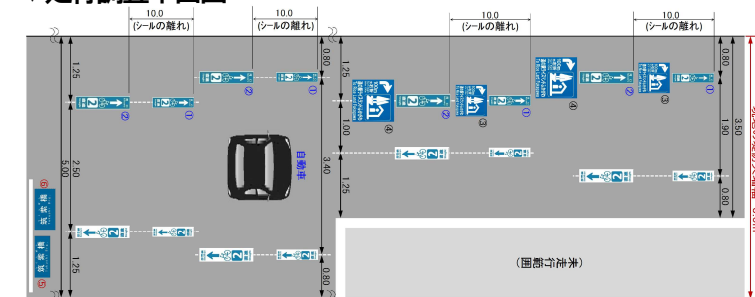
### ▼案内用の路面表示の大きさ(2種類)



### ▼案内用の路面表示の舗装端からの離れ

堤防天端舗装幅	舗装端からシール中心まで
[A]約3.5m	①0.80m ②1.25m
[B]約5.0m	①0.80m ②1.25m

### ▼走行調査平面図



### 評価結果(走行調査)

○案内用の路面表示の大きさ:

- 1,200mm × 200mmが適切との意見が多数

○案内用の路面表示の舗装端からの離れ :

- 舗装端からの離れ0.8mが良く、舗装幅員に寄らず貼付位置は一定の方が良いとの意見が多数

○案内用の路面表示のデザイン :

- ・行き先、直進、左右折について文字を追記をした方が適切であるとの意見
- ・行き先は、一般人に分かりやすい主要な都市名や観光地・施設名が良いとの意見
- ・色を反転させたデザインについては、一般道における案内表示との違和感が指摘され、見直し必要との意見

### まとめ

○路面表示の大きさ

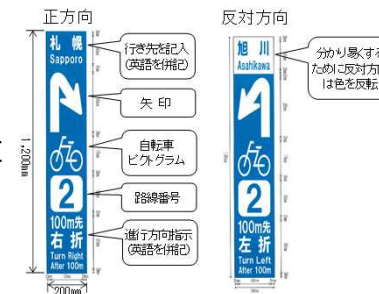
- ・1,200mm × 200mmが望ましい

○路面表示の横断方向の設置位置

- ・舗装端からの離れ0.8m先設置するのが望ましい

○路面表示のデザイン

- ・基本的には一般道における路面表示に準拠するが、河川管理用通路沿いには目印となる施設や案内看板等が少なく、道に迷いやすいため、上下に「行先(または経由地)」と「左右折」等のコメントを追加する
- ・行先は、都市名や観光地・施設名等とする
- ・見直した結果、反対方向の行き先表示の色を反転



## 2. 路面表示(矢羽根)による安全対策

- 路面表示(矢羽根)は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、「安全」な走行環境を確保するため、モデルルート上の主要な交差点部、急カーブの手前、トンネルの入口手前等に設置することとし、見通しの悪いトンネル入口手前には反射式の注意喚起看板も設置

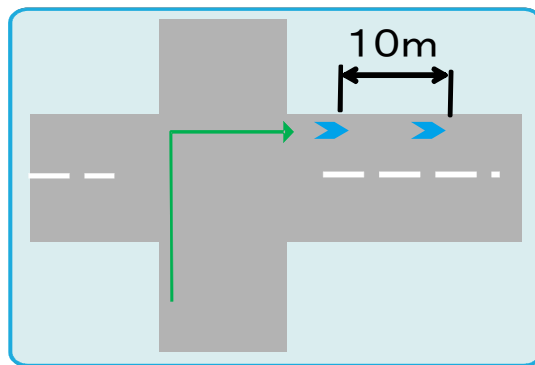
### モデルルート上での路面表示設置(サイクリストアンケートで評価)

モデルルート上で下記の設置を行い、一般サイクリストを対象としたアンケートで、設置の有効性を評価

- 主要な交差点(国道×道道以上の交差点)に路面表示(矢羽根)を設置
- 国道の急カーブ(曲線半径が160m未満のカーブ)の手前に路面表示(矢羽根)を設置
- トンネルの入口手前等に路面表示(矢羽根)を設置(見通しの悪いトンネル入口手前には反射式の注意喚起看板も設置)
- ルートの双方向で路面表示(矢羽根)及び注意喚起看板を設置

#### 「主要交差点」での設置

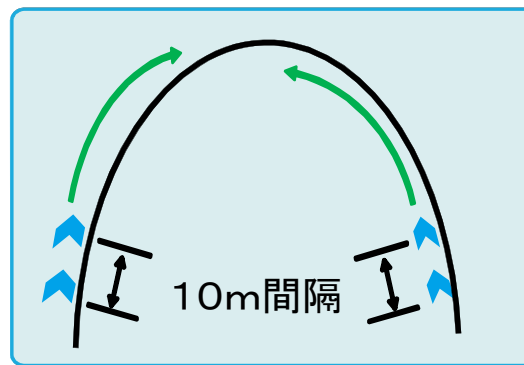
国道×道道以上の交差点の分岐後に10m間隔で矢羽根を2個以上設置。



■ 交差点における路面表示  
(トカプチ400 中札内村 国道236号)

#### 「急カーブの手前」での設置

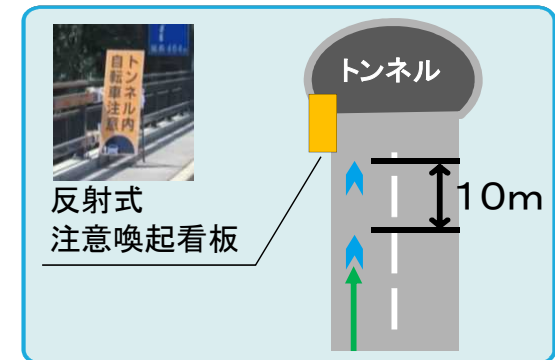
急カーブの手前では、10m間隔で矢羽根を2個以上設置(曲線半径が160m未満の場合、車線幅員の拡幅が必要な規定に準拠し、 $R < 160$ を急カーブと定義【道路構造令】)



■ 急カーブ手前における路面表示  
(トカプチ400 浦幌町 国道336号)

#### 「トンネル入口手前」での設置

10m間隔で矢羽根を2個に加え、注意喚起看板を設置



■ トンネルの入口手前における路面表示  
(トカプチ400ルート 上士幌町 国道273号)

# 【自転車走行環境の改善】 試行結果のまとめ

項目	試行内容と評価結果(アンケート調査等)	
<p>2. 路面表示(矢羽根)による安全対策</p>	<p><b>試行内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○主要な交差点部に路面表示(矢羽根)を設置</li> <li>○国道の急カーブ(曲線半径が160m未満のカーブ)の手前に路面表示(矢羽根)を設置</li> <li>○トンネル手前の路面表示(矢羽根)を設置(見通しの悪いトンネル手前には、反射式の注意看板も設置)</li> <li>▼交差点(58箇所)／▼急カーブの手前(155箇所)／▼トンネルの入口手前(62箇所)</li> <li>○ルートの上で路面表示(矢羽根)を設置</li> </ul> <hr/> <p><b>評価結果(走行調査)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交差点・急カーブの双方向に矢羽根を設置した結果、サイクリストで8割(H29の1割増)、ドライバーで6割が有効であると評価</li> <li>○トンネル入口手前の路面表示と注意喚起看板を設置した結果、路面表示・注意喚起看板ともにサイクリストで8割、ドライバーで7割が有効であると評価</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○主要な交差点部、急カーブの手前に加え、トンネルの手前で路面表示(矢羽根)を行うことが望ましい</li> <li>○見通しの悪いトンネルの手前には、注意喚起看板を合わせて設置することが望ましい</li> <li>○ルートの上で路面表示を設置することが望ましい</li> </ul>
<p>3. その他</p>	<p><b>評価結果(意見収集)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○トンネル内は危険なため、安全対策を望む意見</li> <li>○北海道では大規模自転車道や、河川空間が充実しているので、これらを活用することが、安全な走行環境を確保するための北海道らしいやり方(検討委員)</li> </ul>	<p><b>まとめ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○安全な走行環境を確保するために、できるだけトンネルを避けたルートを設定することが望ましい(やむを得ない場合には、安全確保のために、上記の通り、路面表示(矢羽根)や、注意喚起看板を設置)</li> <li>○また、大規模自転車道や、河川空間をできるだけ活用することが望ましい(北海道らしいやり方)</li> </ul>



# 【情報提供・サイクリストとのコミュニケーション】 試行内容

- ルートや休憩施設等の情報をサイクリストへ提供するとともに、サイクリストからルートの評価・意見を投稿可能なコミュニケーションサイトを開設(投稿された評価や意見は、ルートの充実・改善へ活用(PDCA))
- 地域の魅力的な情報を発信するために、コミュニケーションサイトにリンクを追加
- サイトの利用者を増やすために、PR等の取組を実施

## 1. コミュニケーションサイト(ルート情報の提供とサイクリストからの投稿)(サイクリストアンケートで評価)

PC版及びスマートフォン版のコミュニケーションサイトを開設し、一般サイクリストを対象としたアンケートで、マップ・アイコンのわかりやすさや、評価投稿数・ロコミ情報の役立ち度を評価

### [H29年度試行]

#### ▼WEB版トップページ



#### ▼スマートフォン版トップページ



### [H30年度試行]



#### ▼アイコンの種類(H29年度: 15種類)



#### ▼アイコンの種類(H30年度: 10種類)



■ 実際に投稿されたロコミ

## 2. 魅力的な情報発信(サイクリストアンケートで評価)

- 各モデルルートエリア内の関係サイトに、①ルート周辺のエリア情報、②ルート周辺のPR動画等、他サイトへのリンクを追加し、魅力的な情報を発信

## 3. サイトのアクセス数を増やす取組(サイクリストアンケートで評価)

- コミュニケーションサイトを紹介するポスターやQRコード付のカード等を道の駅等に設置しPR
- 各モデルルートで作成のサイクリングマップにコミュニケーションサイトを掲載しPR
- 各種イベントでコミュニケーションサイトをPR(サイクルモード2018、日本風景街道大学・しずおか校等)

エリア内の関係サイト

- トカプチ400 PR動画(日本語版)
- トカプチ400 PR動画(英語字幕)
- トカプチ400 PR動画(繁体字幕)
- 十勝サイクルネットワーク
- とがち・帯広でサイクリングを楽しもう
- 地域別サイクリングルート5コース[PDF]
- 音更町十勝川温泉観光協会
- 豊頃町サイクリングマップ[PDF]
- おびひろ観光ナビ
- とがち晴れ

PR動画のリンク(3言語)

地域の活動団体HPへのリンク

地域のサイクリングコース

地域の観光情報

ルート周辺のエリア情報

ルートのPR動画の紹介



PR動画(Youtube)へのリンク【トカプチ400】

地域別サイクリングルート

広大な十勝を満喫できる、地帯別5コースやサイクリング情報を掲載!

テーマ別サイクリングルート

- 大自然の中、どこまでも続く大平原と美しいガーデンを自転車で満喫しよう!
- 96km 絶景パノラマコース
- 81km ガーデン道りコース

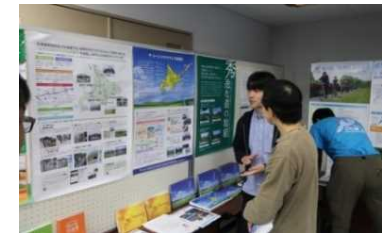
地域のサイクリングコースへのリンク(帯広市HP)【トカプチ400】



ポスター掲示によるPR(道の駅 忠類)



サイクルモード2018におけるPR



日本風景街道大学・しずおか校におけるPR



トカプチ400ルートマップ(帯広開発建設部 道路計画課作成)【トカプチ400】



全国自転車活用推進フォーラム～第7回自転車利用環境向上会議 in 堺～ 18



# 【情報提供・サイクリストとのコミュニケーション】 試行結果のまとめ


項目	試行内容と評価結果(アンケート調査等)	
<p>1. コミュニケーションサイト(ルート情報の提供とサイクリストからの投稿)</p>	<p><b>試行内容</b>                      ○ルートや休憩施設等の情報をサイクリストへ提供するとともに、サイクリストからルートの評価・意見を投稿可能なコミュニケーションサイト(PC版及びスマートフォン版)を開設(投稿された評価や意見は、ルートの充実・改善へ活用する想定)                      ○サイトでは、ルートマップ、高低差、周辺の天気を表示するとともに、観光スポットや休憩施設等を地図上のアイコンで表示                      ▼アイコンの種類を整理(H29:15個 ⇒ H30:10個) ▼投稿を増やすためのPR(下記3.参照)                      ▼立ち上げ時のアイコンの表示内容を限定(H29:該当箇所すべて ⇒ H30:ビューポイントのみ)</p> <p><b>評価結果(アンケート調査)</b>                      ○H29試行では、サイクリングマップの見やすさ、アイコンのわかりやすさを良いと評価した者の割合が5割であったが、H30試行でアイコンの整理やサイト立ち上げ時のアイコンの表示内容を改善したことで、その割合が改善(H29:5割 ⇒ H30:6割)                      ○H30試行のサイクリストの評価・口コミ数は、H29試行の約2倍に増加(H29:43件 ⇒ H30:77件)したとともに、サイクリストによる評価や口コミの役立ち度も向上(H29:5割⇒H30:6割)</p>	<p><b>まとめ</b>                      ○ルートマップや観光スポット・休憩施設等のアイコンは、シンプルでわかりやすいものとするのが望ましい</p>
<p>2. 魅力的な情報発信</p>	<p><b>試行内容</b>                      ○各モデルルートのエリア内の関係サイトに、①ルート周辺のエリア情報、②ルートのPR動画等、他サイトへのリンクを追加し、魅力的な情報を発信                      ▼ルート周辺のエリア情報(H30:観光情報や景観の良い「秀逸な道」等、魅力的な情報を拡充)                      ▼ルートのPR動画の紹介(H29:なし ⇒ H30:2ルート)</p> <p><b>評価結果(アンケート調査)</b>                      ○H29試行では、魅力的な地域情報の掲載を望む意見が多数あり、H30試行で他サイトへのリンク追加等による改善を図ったことで、5割の方が地域の魅力の紹介の役立ち度を評価</p>	<p><b>まとめ</b>                      ○各ルートの動画や地域情報を用いて、地域の魅力的な情報発信を行うことが望ましい</p>
<p>3. サイトのアクセス数を増やす取組</p>	<p><b>試行内容</b>                      ○コミュニケーションサイトを紹介するポスターやQRコード付のカード等を道の駅等に設置しPR                      ○各モデルルートで作成のサイクリングマップにコミュニケーションサイトを掲載しPR                      ○各種イベントでコミュニケーションサイトをPR(サイクルモード2018、日本風景街道大学・しずおか校等)</p> <p><b>評価結果(アクセス数調査、アンケート調査)</b>                      ○H29試行終了時(H29.10末)時点でのアクセス数は、約2万件であったが、各種取組によりPRを強化したことで、H30.2時点での累計アクセス数は5.2万件に増加</p>	<p><b>まとめ</b>                      ○サイトをより多くのサイクリストに周知しルートの評価をして頂くために、ポスターやサイクリングマップ、各種イベントでのPRなどを積極的に行うことが望ましい</p>



# 【持続的取組を進めるための体制・役割分担】 試行結果のまとめ

項目	試行内容と評価結果	
<p>1. ルート体制の構築</p>	<p>○各モデルルートの活動団体は、自治体、観光協会等の関係機関、民間企業等で構成※ルートによって異なる</p> <p>○「受入環境」については、活動団体の構成員に加え、地域の民間企業や、鉄道/運輸会社等と連携することで、休憩施設の充実(増加)や、移動のサポート等の実施が図られた</p> <p>○「走行環境」については、自治体が活動団体に含まれない場合でも、道路や河川の管理者としての自治体との連携により、案内看板の設置等の取組を実施</p> <p>○自治体については、商工観光を含めた総合的な取組支援や、首長のイベント参加(推進力)、地方版自転車活用推進計画の策定を実施している例も見られた</p> <p>○一部で地域ルートの検討が行われた</p> <p>＜各モデルルート活動団体の意見＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後地域ルートの設定、連携した取組を実施していきたい</li> <li>・引き続き河川管理者とも連携して取組を進めたい</li> <li>・イベント等でモデルルートを活用してもらえよう、関係機関や地域団体への働きかけを行っていきたい</li> <li>・地域でサービスを担える人材育成に取り組みたい</li> </ul>	<p>○各ルートの取組は、民間企業や自治体、関係機関等(道路・河川管理者含む)が連携して実施することが望ましい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間企業は、サイクリストを対象とした多様なサービスの提供により、受入環境の充実が図られることを期待</li> <li>・自治体は、道路や河川の管理者としての役割だけでなく、商工観光を含めた総合的な取組支援や、首長による推進力の発揮、地方版自転車活用推進計画の策定等、多岐にわたる</li> </ul> <p>○地域ルートについては、2年間の試行では一部の取組にとどまっていたが、今後、地域の魅力をよりサイクリストに満喫して頂くために、地域ルートを設定し、基幹ルートの取組と連携して、地域ルートの取組を進めることが望ましい</p> <p>○地域のサイクルツーリズムに関する取組を担う人材育成にも取り組むことが望ましい</p>
<p>2. 全道連携</p>	<p>○モデルルート試行において、全道での統一的な案内の実施や、一元的な情報提供(コミュニケーションサイト)、ベンチマークとなるデータ収集を実施</p> <p>○他のモデルルートの取組について情報提供を望む声を受けて、情報交換を行うために、各モデルルートが参加する全道フォーラムを開催</p> <p>＜各モデルルート活動団体の意見＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・統一的な案内や一元的な情報提供の継続を希望</li> <li>・全道的な企業に取組実施してもらえよう後押しを希望</li> <li>・全道まとまったのPRを希望</li> </ul>	<p>○全道的な体制により、取組を実施/支援することが望ましい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全道での統一的な案内等の実施(基準)</li> <li>・一元的な情報提供の実施</li> <li>・各ルート間の取組内容の共有</li> <li>・全道的な企業等との連携</li> <li>・イベント等で、全道まとまったのPR</li> <li>・ベンチマークとなるデータ収集</li> </ul>

# 【持続的取組を進めるための体制・役割分担】 試行結果のまとめ

項目	試行内容と評価結果																																																																																																																																					
<p>3. ブランド力の向上</p>	<p>○北海道全域でサイクルツーリズムを推進するための統一のロゴマークについて、本委員会での議論を踏まえて設定した4案について一般投票を行い、下記案が最多得票(最終案)</p> 	<p>○北海道におけるサイクルツーリズムを推進するために、下記のような目的でロゴマークを使用することが望ましい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・WEB、ポスター、サイクルマップ等の情報媒体</li> <li>・ルートの案内(看板及び路面表示)</li> <li>・休憩場所での“のぼり”等の表示</li> </ul>																																																																																																																																				
<p>4. 持続性の確保</p>	<p>○サイクリストに利用されていることや、地域で消費されていることが関係者で共有されることで、取組の継続につながることも、利用者数、消費額等の利用実態や、サイクリストのニーズを把握することで、より良い方策を検討できるとの声</p> <p>○北海道が5年に1度実施している観光客動態・満足度調査において、新たに旅行目的の設問に「サイクリング」を追加し、サイクリング目的の観光客数や消費額、属性、旅行形態等を調査(平成28年度より)</p> <p>○受入環境や走行環境に関するサイクリストのニーズ等について、各ルートごとにアンケート調査を実施(本とりまとめに反映)</p>	<p>○持続的な取組を進めるために、継続的に利用実態調査を行うことが望ましい</p> <p>&lt;ベンチマーク&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ー観光客動態・満足度調査</li> <li>ー自転車交通量(CCTV画像解析による把握(検討予定))</li> </ul> <p>&lt;サイクリストニーズ把握&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ー各ルートにおけるアンケート(道の駅等で配布)</li> <li>ーコミュニケーションサイトを通じた意見</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div data-bbox="1541 1184 1675 1423" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1680 1184 1975 1343" data-label="Image"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 5px;"> <div data-bbox="1541 1426 1675 1455" data-label="Caption"> <p>CCTVカメラ</p> </div> <div data-bbox="1680 1347 1975 1481" data-label="Table"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>位置</th> <th>時刻</th> <th>方向</th> <th>速度</th> <th>加速度</th> <th>位置</th> <th>時刻</th> <th>方向</th> <th>速度</th> <th>加速度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr><td>2</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>2</td><td>1</td><td>1</td><td>2</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>2</td><td>1</td></tr> <tr><td>3</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>1</td><td>3</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td></tr> <tr><td>4</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>4</td><td>1</td><td>1</td><td>4</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>4</td><td>1</td></tr> <tr><td>5</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>5</td><td>1</td><td>1</td><td>5</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>5</td><td>1</td></tr> <tr><td>6</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>6</td><td>1</td><td>1</td><td>6</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>6</td><td>1</td></tr> <tr><td>7</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>7</td><td>1</td><td>1</td><td>7</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>7</td><td>1</td></tr> <tr><td>8</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>8</td><td>1</td><td>1</td><td>8</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>8</td><td>1</td></tr> <tr><td>9</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>9</td><td>1</td><td>1</td><td>9</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>9</td><td>1</td></tr> <tr><td>10</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>10</td><td>1</td><td>1</td><td>10</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>10</td><td>1</td></tr> <tr><td>11</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>11</td><td>1</td><td>1</td><td>11</td><td>2019/10/16 14:00</td><td>1</td><td>11</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <div data-bbox="1711 1426 1975 1481" data-label="Caption"> <p>画像自動解析システムのイメージ</p> </div>	車種	位置	時刻	方向	速度	加速度	位置	時刻	方向	速度	加速度	1	2019/10/16 14:00	1	1	1	1	1	2019/10/16 14:00	1	1	1	2	2019/10/16 14:00	1	2	1	1	2	2019/10/16 14:00	1	2	1	3	2019/10/16 14:00	1	3	1	1	3	2019/10/16 14:00	1	3	1	4	2019/10/16 14:00	1	4	1	1	4	2019/10/16 14:00	1	4	1	5	2019/10/16 14:00	1	5	1	1	5	2019/10/16 14:00	1	5	1	6	2019/10/16 14:00	1	6	1	1	6	2019/10/16 14:00	1	6	1	7	2019/10/16 14:00	1	7	1	1	7	2019/10/16 14:00	1	7	1	8	2019/10/16 14:00	1	8	1	1	8	2019/10/16 14:00	1	8	1	9	2019/10/16 14:00	1	9	1	1	9	2019/10/16 14:00	1	9	1	10	2019/10/16 14:00	1	10	1	1	10	2019/10/16 14:00	1	10	1	11	2019/10/16 14:00	1	11	1	1	11	2019/10/16 14:00	1	11	1
車種	位置	時刻	方向	速度	加速度	位置	時刻	方向	速度	加速度																																																																																																																												
1	2019/10/16 14:00	1	1	1	1	1	2019/10/16 14:00	1	1	1																																																																																																																												
2	2019/10/16 14:00	1	2	1	1	2	2019/10/16 14:00	1	2	1																																																																																																																												
3	2019/10/16 14:00	1	3	1	1	3	2019/10/16 14:00	1	3	1																																																																																																																												
4	2019/10/16 14:00	1	4	1	1	4	2019/10/16 14:00	1	4	1																																																																																																																												
5	2019/10/16 14:00	1	5	1	1	5	2019/10/16 14:00	1	5	1																																																																																																																												
6	2019/10/16 14:00	1	6	1	1	6	2019/10/16 14:00	1	6	1																																																																																																																												
7	2019/10/16 14:00	1	7	1	1	7	2019/10/16 14:00	1	7	1																																																																																																																												
8	2019/10/16 14:00	1	8	1	1	8	2019/10/16 14:00	1	8	1																																																																																																																												
9	2019/10/16 14:00	1	9	1	1	9	2019/10/16 14:00	1	9	1																																																																																																																												
10	2019/10/16 14:00	1	10	1	1	10	2019/10/16 14:00	1	10	1																																																																																																																												
11	2019/10/16 14:00	1	11	1	1	11	2019/10/16 14:00	1	11	1																																																																																																																												